
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 5 (1977)

DOI: 10.11588/fr.1977.0.48937

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

Steinschloß, wie der Erfindung des Bajonetts, das die Piken überflüssig machte, die aber immerhin der Theoretiker Folard im späten 18. Jahrhundert wieder einführen wollte, wie größere Beweglichkeit der Artillerie – wenn wir also von Verbesserungen dieser Art absehen, dann änderte sich ja an der Ausrüstung und Bewaffnung der Heere in diesem Zeitraum nur wenig. Von der Zeit Marlborough's und des Prinzen Eugen bis zu Napoleon war sie ohnehin praktisch konstant. Und doch, Welch ein Wandel hat sich in diesem Zeitraum vollzogen! Auch die allerneueste Entwicklung wird vom Vf. treffend dargestellt. Seiner Schlußfolgerung, daß die durch das atomare Patt hergestellte scheinbare Unmöglichkeit, einen großen Krieg vom Zaun zu brechen, zu einem gefährlichen und illusionären Nachlassen in der Wehrbereitschaft vor allem im Westen geführt habe, was eine Schwächung von dessen politischer Position bedeute, muß man unbedingt zustimmen. Denn, so meint er »nothing has occurred since 1945 to indicate that war, or the threat of it, could not still be an effective instrument of state policy. Against peoples who were not prepared to defend themselves it might be very effective indeed.« (S. 143)

Überflüssig zu sagen, daß die beigegebene Auswahlbibliographie Howard als auf der Höhe der Wissenschaft stehend erweist. Daß man bei einem Buch, das eigentlich mehr ein großer Essay ist, über die eine oder andere Formulierung mit dem Autor streiten könnte, versteht sich von selbst und ist letztlich unerheblich.

Hans SCHMIDT, München

Pierre LAVEDAN, *Histoire de l'Urbanisme à Paris*, Paris (Hachette) 1975, 8° 634 S., 344 Abb. u. Karten (Nouvelle Histoire de Paris).

Die schon mehrmals in dieser Zeitschrift besprochene »Nouvelle Histoire de Paris« ist als Gemeinschaftswerk hervorragender französischer Historiker in der Art einer Enzyklopädie der Hauptstadt Frankreichs gedacht. Bisher lagen nur einzelne Bände vor, in denen bestimmte Zeitabschnitte behandelt wurden. Nun erscheint der erste Band, der die chronologische Folge der Reihe mit der Darstellung eines besonderen Aspektes der Entwicklung von Paris ergänzt. Er ist der Geschichte des Urbanismus von Paris gewidmet und stammt aus der Feder von Pierre Lavedan. Bevor wir uns der Betrachtung dieses monumentalen Werkes zuwenden, erachten wir es für notwendig, die Vorstellung seines Verfassers von Urbanismus wiederzugeben. Was ist Urbanismus für Lavedan? Keine Wissenschaft, sondern die Kunst, die Umwelt für ein menschenwürdiges Dasein zu schaffen!

Das Werk ist nach einer Einleitung in vier Teile gegliedert: *Les Débuts*, *Le XVIIe et le XVIIIe siècle*, *Le XIXe et les Débuts du XXe siècle*, *Problèmes actuels*; die Darstellung hält sich also an die chronologische Folge. Eine glänzend ausgewählte und reiche Ikonographie, oft handelt es sich um bislang unbekannte Stücke, begleitet den Text und dient zu einem genußreichen Verständnis.

In der Einleitung gibt der Verfasser eine Beschreibung der Quellen und

liefert einen stattlichen bibliographischen Überblick. Er beginnt mit der Schilderung der archäologischen Funde, spricht dann von den Stadtplänen und -ansichten verschiedener Zeiten. Bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts sind Pariser Stadtansichten noch selten, für die Zeit danach steht ein reicher Bestand zur Wahl. Dieser ikonographische Teil erscheint von hohem Wert, denn er geht oft über das Album (*Une vie de Cité, Paris de sa naissance à nos jours*, vol. IV, Paris 1925) von Marcel POÈTE hinaus; ferner ist zu bemerken, daß ein Corpus Pariser Ansichten nicht zur Verfügung steht. Natürlich hat Lavedan außer diesen ikonographischen Quellen ebenfalls die reichlichen schriftlichen und gedruckten für seine Urbanismusgeschichte herangezogen, vor allem die Protokolle der *Commission du Vieux Paris*, eine wenig bekannte Fundgrube der Stadtgeschichte.

1951 beging man das zweitausendjährige Jubiläum von Paris. Lavedan zeigt, daß seine Existenz viel weiter zurückverfolgt werden kann. Bei Ankunft der Römer war der Pariser Raum schon seit zweitausend Jahren besiedelt, die *Cité* bestand bereits mehr als ein Jahrhundert. Aus der römischen Zeit stammt die erste noch heute erkennbare urbanistische Anlage, sein *cardo* (rue St. Jacques, rue St. Martin), verschiedene Straßenzüge auf dem linken Seineufer, einige auf dem rechten. Die Einwohnerzahl wird auf acht- bis neuntausend geschätzt. Lutecia war keine der großen Städte Galliens. – Im Zusammenhang mit der urbanistischen Gestaltung von Paris im Mittelalter weist Lavedan nachdrücklich auf das der Hauptstadt eigene Kennzeichen, sie ist einer doppelten Gewalt unterworfen; der zentralen ebenso wie der lokalen. Ein Charakterzug, dem dann durch die Darstellung systematisch nachgegangen wird. Dem Mittelalter verdankt die Stadt ihre erste Einteilung in kirchliche Gemeinden und in Quartiers, vor allem aber ihre Bestimmung in: *Cité, Ville, Université*, also eine dreifache Funktion: politische, wirtschaftliche und intellektuelle. Seit dem hohen Mittelalter ist Paris, damals mit einem Umfang von 438 Hektar, die größte Stadt Frankreichs. Die Seine kennzeichnete als Hauptverkehrsader die Stadtlandschaft; auf ihrem rechten Ufer war die Bevölkerung in unterschiedlicher Dichte angewachsen, auf dem linken dagegen zurückgeblieben. Auf eine Detailbeschreibung verzichtet der Urbanist auf Grund eines raschen Funktionswandels. Paris formte sich nämlich ohne feste Anordnung langsam und über Jahrhunderte. In der Angabe der Bevölkerungszahl ist Lavedan vorsichtiger als die meisten Pariser Historiographen. Er betont ihr keinesfalls konstantes Anwachsen: als Höchstzahl kommt er unter der Regierung Karls V. auf kaum mehr als Hunderttausend, sie sank gegen Ende des 14. Jahrhunderts wieder empfindlich ab, um dann seit dem Anfang des 16. Jahrhunderts kontinuierlich anzusteigen.

Seit Franz I. ist Paris zugleich Hauptstadt und Residenz. Die Verbindung von Königtum und Munizipalität war von nun an eng, der Anteil der einzelnen Könige an der Urbanisation nahezu entscheidend. Die Bautätigkeit wurde geradezu staatliche Aufgabe, doch stand der königlichen Initiative oft private zur Seite, meist die der großen Herren. Die Urbanisation gewann auf lange Zeit hinaus endgültige Gestalt. Die Stadt verlor dabei ihren bis dahin noch weitgehend ländlich bestimmten Charakter durch Parzellierung, wobei neue Quartiers entstanden, doch blieb sie zunächst noch innerhalb ihrer aus dem späten

Mittelalter stammenden Mauern, trotz der Entwicklung von Vorstädten. Die Einwohnerzahl stieg auf vierhunderttausend, sie stellte schwierig zu lösende Probleme. Die städtischen Dienste waren darum bemüht, Wasserversorgung, Beleuchtung, Straßenreinigung, Pflasterung zu verbessern und in langer Operation die Verbindung zwischen den Stadtteilen durch Errichtung von neuen Brücken und durch Schaffung von Straßenzügen zu erleichtern. Heinrich IV. war nach halbhartjährigem Bürger- und Religionskrieg um die schwierige Aufgabe des Wiederaufbaus der verfallenden Stadt aufrichtig bemüht, doch war dieser bei seinem Tode noch längst nicht abgeschlossen. Italienische Vorbilder haben in diesem Jahrhundert oft für die Gestaltung des Pariser Urbanismus Pate gestanden und italienische Architekten und Ingenieure eine große Rolle gespielt.

Nachdrücklich unterstreicht Lavedan für das 17. und 18. Jahrhundert die Abhängigkeit der urbanistischen Entwicklung von der Person des jeweiligen Herrschers oder hervorragenden Minister, deren Aktivität bestimmend gewesen ist, zumal sie über zahlreiche Organe Eingriffsmöglichkeiten in diesen Prozeß verfügten, schon unter Ludwig XIII. mit dem Ergebnis eines nun großstädtischen Charakters von Paris. Die Stadt erweiterte sich vornehmlich nach Westen, das Marais erhielt mit der Gruppierung um die Place Royale (Vosges) seine feste Form. Von allen Königen hat aber Ludwig XIV. das meiste für Paris getan. In den über fünf Jahrzehnten seiner Regierung ist vor allem in der ersten Zeit das Stadtbild im Sinne eines klassischen Urbanismus umgestaltet und verschönt worden und zwar durch Schaffung belebender Plätze, Boulevards, der Champs-Élysées, parkartiger Stadteingänge, großer Perspektiven, durch die Errichtung dekorativer Monumente. Doch ging unter dem Gesichtspunkt der Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit die allgemeine Tendenz dahin, eine Riesenausweitung der Stadt tunlich zu vermeiden (Colbert). Ein vergebliches Bemühen! Der Vergrößerungsprozeß ging unaufhaltsam voran. Während am Anfang des 17. Jahrhunderts das Stadtareal mit 439 Hektar noch in den Mauern Karls V. – mit militärischer Sinngebung – festgelegt war, betrug es bei Ausbruch der Revolution schon 3280. Paris war nun eine offene Stadt geworden, deren Begrenzung (*mur des fermiers généraux*) lediglich fiskale und verwaltungstechnische Bedeutung hatte; ein Stadtgebiet, das bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts gültig war. Die Darstellung wird von nun an belebter, reicher, da mehr Dokumentation zur Verfügung stand. Für die Regierungszeiten Ludwigs XV. und Ludwigs XVI. werden große urbanistische Verwirklichungen verzeichnet, sie dienten der weiteren Verschönerung des Stadtbildes und wurden im Ausland als geradezu mustergültig angesehen und nachgeahmt. Doch sah diese Zeit die Schönheit einer Stadt nicht mehr allein unter ästhetischen Gesichtspunkten, sie wünschte gleichfalls der allgemeinen Forderung nach Nützlichkeit gerecht zu werden. Die königliche Verwaltung hat in hohem Maße zur Erleichterung der Lebensbedürfnisse beigetragen, zum wenigsten war sie darum bemüht, und zwar durch Verbesserung der Wasserversorgung, der Kanalisation, der Verkehrsverhältnisse zu Wasser und auf dem Lande, der Reinlichkeit, der Beleuchtung und der Sicherheit, vor allem war ihr das schwieriger und schwieriger werdende Problem der Versorgung ein Anliegen. Viele gute Absichten, die erst Jahrzehnte

später zur Verwirklichung kamen, sind bereits in dieser Zeit in der Planung gewesen. In zunehmendem Maße brachten Unternehmer und Spekulanten, mit gelegentlicher Beteiligung des Staates Bewegung in die urbanistische Entwicklung, ohne daß nun immer eine feste Planung dahinter gestanden hätte. Sie führte in Ausnutzung noch unbebauter Flächen zur Ausbildung älterer Viertel oder spontan mit geringeren Kosten zur Entstehung von neuen und geräumigeren, weitete das Stadtgebiet vor allem nach Westen aus, mehr auf dem rechten Ufer der Seine als auf dem linken. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts zählte die Stadt schon etwa 550 000 Einwohner.

Der Zeit von 1789 bis 1940 räumt Lavedan den größten Raum der Darstellung ein. Der Urbanismus wurde nun mehr und mehr bestimmt von dem Umstand der technischen Revolution, der Entwicklung des Verkehrswesens, einem riesigen Anstieg der Bevölkerung und ihrer Versorgung. Lavedan unterscheidet für diesen Zeitraum zwei Perioden, die von 1800 bis 1870 und die von 1871 bis 1940. Warum? Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts bewahrte Paris noch die wesentlichsten Merkmale urbanistischer Gestaltung im Sinne der Klassik. Das Stadtbild der französischen Hauptstadt war von seiner Architektur und den Perspektiven her gepflegter als das der meisten anderen Hauptstädte im Ausland. Gegen Ende dieses Jahrhunderts erhielten in den urbanistischen Planungen und Verwirklichungen die praktischen Bedürfnisse entscheidenden Vorrang, trotzdem waren über lange Zeit hin ästhetische Erwägungen nicht vollkommen ausgeschaltet. Während innerhalb des ersten Zeitraums die staatliche Autorität bei den urbanistischen Veränderungen nahezu bestimmend war, traten in der zweiten Phase die öffentliche Meinung über den aus allgemeinen Wahlen hervorgegangenen Stadtrat und die Presse mitwirkend hinzu. Nun stand dem Verfasser ein nahezu unübersehbares Riesenmaterial für die Darstellung zur Verfügung, das er jedoch mit großem Geschick auszuwählen versteht, um die großen Linien der urbanistischen Entwicklung in diesen anderthalb Jahrhunderten klar herausarbeiten zu können.

Die Revolutionszeit hat keine urbanistischen Planungen ausgeführt. Napoleon wollte Paris zur schönsten Stadt der Welt machen, aber ein fester Plan – wie früher unter Ludwig XIV. und später unter Napoleon III. – war nicht vorhanden; es wurde wenig verwirklicht. Dagegen wird der Wert des praktischen Teils des napoleonischen Urbanismus von Lavedan hoch angeschlagen. Schon unter dem Kaiserreich begann ein rapider Bevölkerungsanstieg, 713 000 Einwohner zählte die Stadt im Jahre 1817, von Jahrzehnt zu Jahrzehnt stieg er jetzt höher – das Weichbild der Stadt – die Banlieue – war aber noch lange Zeit recht unbedeutend.

Wenn auch die Geschichte des Pariser Urbanismus im 19. Jahrhundert von Napoleon III. und Haussmann bestimmt wurde, erinnert Lavedan daran, daß während der Restauration und vor allem unter der Julimonarchie bedeutende urbanistische Planungen durchgeführt oder angebahnt worden sind. Der Präfekt Rambuteau war in dieser Zeit, wenn auch ohne viel Phantasie, aufrichtig um das Wohlergehen der ihm anvertrauten Stadt bemüht; das Einwirken von Ludwig Philipp tritt vielleicht in der Darstellung von Lavedan zu wenig in Erscheinung.

Paris hat sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts weiter geformt, neue Stadtteile, vornehmlich im Norden entstanden; die ärmere Bevölkerung begann, an die Stadtperipherie gedrängt zu werden. Seit dem Eisenbahnbau und der Befestigungsanlage nahm die Bautätigkeit rapide, aber ziemlich planlose Ausmaße an. Sie machte Paris um die Jahrhundertmitte zu einer ernsthaft kranken Stadt! Die aus wesentlich älterer Zeit stammende Stadtanlage entsprach einfach nicht mehr den sich aus rasch ansteigender Bevölkerungszahl ergebenden Bedürfnissen. Wie aber mit einer Fülle von Problemen fertig werden? Das Werk des Zweiten Kaiserreiches war die Folge von bereits in der Julimonarchie angestellten Überlegungen, ohne jedoch den städtischen Urbanismus ganz gesunden zu können. Viele geplante Veränderungen blieben nämlich Fragment.

Lavedan rückt die Rolle von Napoleon III. bei der Sanierung des Pariser Urbanismus ins rechte Licht. Der Prinz-Präsident war der Initiator, als Kaiser hat er das von vornherein großangelegte Werk fortgesetzt. Louis Napoleon Bonaparte war bei der Machtübernahme mit Paris wenig vertraut; englische Vorbilder haben zweifellos Einfluß auf seine urbanistischen Vorstellungen gehabt. Seiner generösen Natur lag die Wohlfahrt der Bevölkerung seiner Hauptstadt am Herzen. Den Projekten der Sozialisten der vierziger Jahre war er aufgeschlossen und verwirklichte sie weitgehend. Mit der schemenlustigen Theoretikern so wohlgefälligen Auffassung, wonach politische und militärische Gesichtspunkte eines schießlustigen Staatschefs den Ausschlag für die urbanistischen Veränderungen gegeben hätten, wird tüchtig aufgeräumt, ohne diese Erwägung ganz beiseitezuschieben. In Haussmann fand der Kaiser die zur Durchführung seiner Projekte geeignete starke Persönlichkeit, eine rücksichtslose zwar. Der allgemein herrschenden Meinung, von einer persönlichen Bereicherung des Präfekten infolge der urbanistischen Arbeiten tritt Lavedan entgegen; Haussmanns Vermögen war bei seiner Amtsübernahme höher als zu dem Moment seiner Entlassung, doch wird zugestanden, daß die finanziellen Methoden nicht gerade orthodox waren. Vor allem wendet er sich gegen die Behauptung, wonach die urbanistischen Veränderungen durch autoritär, tyrannische Entscheidungen durchgesetzt wurden: die Pläne wurden der Öffentlichkeit unterbreitet, diskutiert.

Die Urbanismuserbeiten wurden meist mittels von Anleihen finanziert. Rambuteau hatte 1848 eine schuldenfreie Stadtverwaltung hinterlassen, aber schon 1852 betrug die Stadtverschuldung zwei Millionen Franken, gegen Ende des Kaiserreiches war sie auf hundertdreißig Millionen angewachsen. Die Kosten der Arbeiten hatten die damals ungeheuerliche Summe von ungefähr zwei Milliarden fünfhundertvierzig Millionen ausgemacht. Lavedan erklärt, diese riesige Ausgabe machte sich dennoch bezahlt, eine enorme Prosperität war die Folge, von der nicht nur Paris selber, sondern ganz Frankreich den Nutzen zog.

Was durchgeführt wurde, kann hier nicht im Einzelnen aufgeführt werden, das meiste ist hinlänglich bekannt. Es soll aber festgehalten werden, daß Napoleon III. und Haussmann den klassischen Urbanismus von Paris nie aus den Augen verloren haben; doch wurde mit den noch zahlreichen Beständen des mittelalterlichen Paris nicht gerade zimperlich verfahren. Vieles von Alt-Paris

ging verloren. Hervorzuheben wäre zunächst eine 1860 vollzogene Veränderung des Stadtareals – die letzte Vergrößerung des Stadtgebietes –, das nun von 3200 Hektar mit 1 200 000 Einwohnern auf 7088 Hektar mit 1 600 000 Bewohner anstieg, dann ein neues großzügiges, den veränderten Verkehrsverhältnissen angepaßtes Straßensystem infolge von Durchbrüchen, Straßenverlängerungen, großen Kreuzungen, Plätzen, Squaren –, vor allem durch die Stadt führende Achsen in nord-südlicher und in ost-westlicher Richtung. Wieder einmal wurde das rechte Seineufer von den Veränderungen mehr betroffen, das linke etwas vernachlässigt, die Cité erhielt einen neuen, gründlich verändernden und nicht gerade glücklichen Charakter. Große öffentliche Bauten (Verwaltungsgebäude, Kasernen, Kirchen, Schulen, Märkte, Schlachthäuser, Krankenhäuser) entstanden, auch die private Bautätigkeit entfaltete sich in ungewöhnlichem Maße – alles errichtet in einheitlicher Architekturgebung, doch ohne Monotonie, vornehme Repräsentation des neuen Paris. Die Versorgung, u. a. die Wasserleitungen (von 107 auf 560 km) und die Kanalisation (von 107 auf 560 km) wurden verbessert, die Lebensmittelzufuhr durch den Umbau der Hallen stabilisiert. Der Zustand der öffentlichen Verkehrsmittel wurde erheblich gehoben, eine städtische Eisenbahn in Erwägung gezogen.

Lavedan spendet dem in knapper Zeit vollzogenen und am Ende des Kaiserreiches noch nicht abgeschlossenen Riesenwerk hohes Lob, aber er ist nicht kritiklos. Er weist an verschiedenen Stellen Irrtümer nach, aber er findet sie meist nur im Detail; obwohl ein besonderes Anliegen Napoleons, wurden noch viel zu wenig Grünflächen geschaffen. Kritisch erörtert er den zu starken Bevölkerungswund in dem bislang übervölkerten Zentrum, ebenso den forcierten Beginn der Bevölkerungsverschiebung in die Banlieue – vor allem der kleinen Leute. Noch strenger ist die Auffassung über die bereits bestehende und nun noch vergrößerte Ungleichartigkeit in der Förderung von östlichen und westlichen Stadtteilen, die allein den Reichen vorbehalten wurden, – und schließlich als Ergebnis des Unterfangens der urbanistischen Veränderungen das Mißverhältnis zwischen Hauptstadt und Provinz! Dennoch, so urteilt Lavedan, haben Napoleon III. und Haussmann es verstanden, Paris bei weitgehender Wahrung seines historischen Stadtbildes den Bedürfnissen des technisch-industriellen Zeitalters auf lange Zeit hin anzupassen. Was wäre Paris heute ohne den Urbanismus des Zweiten Kaiserreiches?

Die Dritte Republik war zunächst darum bemüht, die bei der Niederwerfung des Kommuneaufstandes entstandenen Schäden wiedergutzumachen. Erst danach wurde das von Napoleon III. und Haussmann begonnene urbanistische Werk fortgesetzt, im gleichen Geiste, denn nur wenige neue Projekte entstanden und noch weniger Verwirklichungen traten hinzu. Die Zahl der Bevölkerung stieg von 1871 bis 1920 um eine weitere Million an, ihre Dichte im Zentrum verminderte sich weiter, dagegen wurde die Stadtperipherie dichter und dichter besiedelt – man sprach nun von agglomération und später von région parisienne. Paris, bis dahin eine Großstadt mit Kleinindustrie und Handwerkertum, wurde zur größten Industriestadt Frankreichs. Die dringlicher und dringlicher werdenden Bedürfnisse nach ausreichenden allgemeinen Verkehrsmitteln – schon in den

achtziger Jahren im Vergleich zur Jahrhundertmitte verzehnfacht – führten um die Jahrhundertwende zur Schaffung der Metro, die aber erst zwei Jahrzehnte später weiter ausgedehnt wurde. Schon von Anfang der neunziger Jahre an begann sich durch ständigen Rückgang von Wohnhausneubauten eine andauernde Wohnungskrise empfindlich bemerkbar zu machen, meistens entstanden nur Häuser mit hohem Mietertrag. Nach dem ersten Weltkrieg kam es zur Niederlegung der Befestigungsanlagen, aber die große Gelegenheit, noch zu letzter Stunde Paris mit einem Grüngürtel zu versorgen, wurde versäumt, neue monotone Straßenzüge, häßliche Wohnblöcke entstanden am Stadtrande. Gemessen an dem Werk des Zweiten Kaiserreiches nehmen sich die urbanistischen Verwirklichungen der Dritten Republik in Paris recht dürftig aus.

Die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg wird von Lavedan unter der Überschrift »Problèmes actuels« behandelt, aber leider nur überblickartig. Erscheint der genügende Abstand zu verschiedenen urbanistischen Problemen und deren Wertung noch nicht gegeben? Das hervorragende Problem ist nach Lavedan der Bezug von Paris zu der umgebenden riesigen région parisienne, nun nahezu ein Rivale, dem sich die Stadt anzupassen, ja unterzuordnen hat. Der Riesenorganismus forderte eine Umstrukturierung um bestimmte Zentren in der Pariser Stadtlandschaft und hatte eine Neurbanisierung zur Folge; sie ist noch im Gange. Die überdimensionale Entwicklung stellt die Funktion von Paris zur Diskussion, noch ist der Konflikt zwischen den verschiedenen Aufgaben nicht entschieden. Mehr und mehr wird das Schicksal von Paris nicht mehr im Hôtel de Ville sondern im Elysée entschieden. Unter Pompidou geschah dies unter dem Motto: Paris muß sich verjüngen, es soll einer neuen Zeit, der Zukunft angepaßt und so die hergekommene Stadt umständehalber den praktischen Bedürfnissen geopfert werden. Die Wohnungskalamität forderte rasche Lösung; um Platz zu gewinnen, wurde turmartig in die Höhe gebaut. Lavedan hält mit seiner Meinung nicht zurück: die Architektur wurde zur Industrie und zum reinen Geschäft. Die Operation erwies sich als ein schwerer Schlag gegen die Pariser Stadtlandschaft. Der Ausweitung der Verkehrsbedürfnisse wurde mit Schaffung von Autostraßen, Verbesserung der Metro, der Einrichtung von Fahrlinien in die weite Peripherie begegnet, das bedeutete Verlust der sowieso spärlichen Grünfläche und weitere Umweltverschmutzung. Der Modernisierungsprozeß der Ära Pompidou hat unter Giscard eine von Lavedan offensichtlich begrüßte wohltuende Pause erfahren. Ein größerer Respekt vor der Vergangenheit macht sich mit der Zielsetzung, den Charakter von Paris zu erhalten, bemerkbar; doch sind keine klaren Pläne erkennbar. Nur skizzenhaft hat der Verfasser zu Ende seines Buches die Fülle anstehender und sich sicherlich noch vergrößernden Probleme angezeigt, die auf Lösung warten.

Der Wunsch dieses großen Humanisten geht dahin, daß *kein neues Paris* nach toten und leeren Formeln *fabriziert* werden möge. Wir hatten anfangs gesagt, was Urbanismus für Lavedan bedeutet: die Kunst, die Umwelt für ein menschenwürdiges Dasein zu schaffen. In diesem Sinne ruft er die Pariser selber auf, darüber zu entscheiden, welches Gesicht ihre Stadt in der Zukunft zu tragen habe – ein menschliches!

Der Altmeister der Geschichte des Urbanismus gibt mit diesem Werk die Summe eines über ein langes Leben gesammelten Wissens von der urbanistischen Entwicklung von Paris vom antiken Lutecia bis zur modernen Weltstadt. Allen an der Geschichte von Paris und der des Urbanismus Interessierten wird mit der »Histoire de l'Urbanisme à Paris« ein bedeutendes Arbeitsinstrument, das der gesamten bisherigen Forschung Rechnung trägt, in die Hand gegeben. Keine andere der großen Kapitalen des Auslandes dürfte über eine ähnlich geschlossene und umfassende Geschichte ihres Urbanismus verfügen wie jetzt Paris.

Karl HAMMER, Paris

Jean ADHÉMAR, avec la collaboration de Gertrude DORDOR, Christine MOULIN et Jacqueline ARMINGEAT, Les tombeaux de la Collection Gaignières. Dessins d'archéologie du XVII^e siècle, T. II: Suite du catalogue, Paris 1976, in-4°, 128 S. (Sonderdruck aus Gazette des Beaux-Arts 6^e pér. 86, 1976, S. 1 bis 128).

Die Fortsetzung des in *FRANCIA* 4, 1976 (ersch. 1977), S. 809–811 vorgestellten Bd. 1 dieses Corpus der Grabmalzeichnungen aus der Sammlung von Roger de Gaignières († 1715) enthält die Abb. Nr. 1086–1837 aus der Zeit von ca. 1430–ca. 1616. Die Stücke gehören zu gleichen Teilen dem 15. Jh. an, der Zeit von 1500–1550 und den Jahren 1550–1616. Die noch fehlenden Zeichnungen ab 1616 sollen zusammen mit einigen Dokumenten und einem Namensindex als Bd. 3 im Jahre 1977 erscheinen.

Was über das kunst- und sozialhistorische Interesse dieser Veröffentlichung gesagt wurde, bleibt bestehen. Man betrachte nur etwa die Grabmäler der neudligen Jouvenel (Nr. 1160, 1209), Orgemont (Nr. 1302) oder Molain/Mâlain de Lux (Nr. 1518, dem berühmten, im Louvre erhaltenen Grabmal Philippe Pot's – Nr. 1314 – nachgebildet, Nr. 1636 und 1831), die nichts mehr von bürgerlicher Herkunft verraten. Einzigartig ist im vorliegenden Bd. zu verfolgen, wie die Renaissanceformen in die Sepulkralplastik eindringen: Vor Karls VIII. Italienzug sind die Entlehnungen äußerst selten, betreffen oft nur Einzelheiten des Dekors und sind fast ganz auf Fürstengräber beschränkt. Den Anfang macht das Grabmal des, wie das ganze Haus Anjou-Neapel, Italien eng verbundenen Karl Gf. v. Maine († 1473), das Francesco Laurana zugeschrieben wird und gleichsam einen Import darstellt (Nr. 1217). Reine Renaissance-Gräber sind ebenfalls Nr. 1290 f. (Haus Bretagne, ca. 1488/89) und das Grabmal der 1495/96 jung verstorbenen Söhne Karls VIII. (Nr. 1328). Die ersten Renaissance-Platten für Geistliche (Bischöfe) wurden kurz nach 1498 gehauen (Nr. 1339–41). Doch überwog lange noch der alte Stil, in den Anfängen des 16. Jhs. fand er sogar seine Vollendung (s. etwa Nr. 1416. von ca. 1510), als für Guillaume Briçonnet, Erzbf. v. Narbonne († 1514) schon der Typ des überdachten Grabmals in fast reinen Renaissanceformen geschaffen war (Nr. 1436). Erst um die Mitte des 16. Jhs. hatte der neue Stil endgültig gesiegt; letzte Beispiele des